CENTENARIO DO INFANTE D. HENRIQUE

INFLUENCIA

DO

INFANTE D. HENRIQUE

NO

PROGRESSO DA MARINHA PORTUGUEZA

NAVIOS E ARMAMENTOS

CONFERENCIA FEITA EM 23 DE FEVEREIRO DE 1894

NO

CLUB MILITAR NAVAL

POR

JOÃO BRAZ D'OLIVEIRA

CAPITÃO TENENTE DA ARMADA

LISBOA

IMPRENSA NACIONAL

1894

CENTENARIO DO INFANTE D. HENRIQUE

INFLUENCIA

DO

INFANTE D. HENRIQUE

NO

PROGRESSO DA MARINHA PORTUGUEZA

NAVIOS E ARMAMENTOS

CONFERENCIA FEITA EM 23 DE FEVEREIRO DE 1894

NO

CLUB MILITAR NAVAL

POR

JOÃO BRAZ D'OLIVEIRA

CAPITÃO TENENTE DA ARMADA

LISBOA

IMPRENSA NACIONAL

1894

Fazei, Senhor, que nunca os admirados
Alemães, Gallos, Italos e Inglezes,
Possam dizer, que são para mandados,
Mais que para mandar, os Portuguezes.

Lusiadas, canto x, est. clii.

Não é... cousa justa
Tratar branduras em tanta aspereza,
Que o trabalho do mar que tanto custa
Não soffre amores, nem delicadeza.

Lusiadas, c. VI, est. XLI.

MEUS SENHORES:

A direcção do Club Militar Naval foi para commigo excessivamente amavel convidando-me para tomar parte nas conferencias com que tenciona celebrar o centenario do Infante D. Henrique. Se não possuo meios sufficientes para bem me desempenhar do honroso cargo que me foi distribuido, sobeja-me porém a boa vontade. Sabiamente inaugurada a serie de conferencias pelo meu illustre amigo Almeida d'Eça, seguir-se-hão a mim camaradas de merito e talento conhecido. Se fôra licito empregar uma comparação da arte de desenho, a que officialmente me dedico, diria ter a minha conferencia a utilidade do claro-escuro. Penso, porém, que as reuniões do Club não pretendem ter fóros de sessões de academia, e que os seus socios, homens do mar, não pensam em titulos de sabios e letrados, e por isso livre da preoccupação da fórma e do estylo eu direi o que souber e da melhor maneira. Official de marinha, ainda que dos mais humildes, eu honro-me de pertencer á corporação da Armada, e é essa idéa, certo da benevolencia dos camaradas, que me anima para eu contribuir com o meu fraco prestimo para esta manifestação da vida do Club.

O ponto que me foi distribuido tem por titulo: Influencia do Infante D. Henrique no progresso da marinha portugueza. Navios e armamentos.

Como vêdes é vastissimo o assumpto, e para o monumento a erguer em honra do Infante, eu só posso contribuir com uma pedra mal lavrada.

Ao alvorecer do seculo XV era realmente notavel a côrte portugueza. Distincta entre as demais da Europa, bem diversa do que fôra nos primeiros tempos da monarchia, purificada dos crimes que a tinham maculado no reinado de D. Fernando, a côrte de D João I inaugurava o periodo da renascença portugueza. Nada ali faltava para fallar ao espirito e enleval-o em mil sonhos de cavallaria e heroicidade, germen fecundo de onde haviam de resultar os grandes feitos. O mestre de Aviz e os seus bons cavalleiros de Aljubarrota e das guerras de Castella, bem se podiam comparar ao rei Arthur e aos cavalleiros da Tavola redonda, e cercando como aureola luminosa esta pleiada de heroes, acariciando o espirito com os raios da poesia e da cavallaria aventureira, da arte em todas as suas manifestações, abundavam na côrte os representantes mais sublimes de todas as virtudes dos heroes. João das Regras, Nuno Alvares, o talento e a espada, são as columnas mais firmes do throno do rei de boa memoria. Na basta phalange dos cavalleiros avultam nomes gloriosos recordando victorias e combates.

Os infantes, modelos de virtudes e cavallaria, são ao mesmo tempo sabios e letrados. D. Duarte pensador distincto; D. Pedro poeta mimoso e viajante celebrado; D. Henrique austero, sabio e valoroso; D. Fernando e as infantes incarnações sublimes de todas as virtudes.

As tradições e as flores da cavallaria ennaltecem e rescendem perfumadas em volta da corôa portugueza.

A Batalha, talhada nos moldes da arte mais sublime, ergue os seus corucheus rendilhados em honra da religião e patriotismo; Vasco de Lobeira, soldado de Aljubarrota, canta no *Amadis de Gaula* as façanhas dos heroicos cavalleiros; e para que não faltem os estimulos do romance aventureiro, Magriço e os onze cavalleiros repetem em Inglaterra as proezas dos

paladinos celebrados. O povo enthusiasma-se com os contos de batalhas e heroismos, e ao solau dos cem archeiros inglezes que em Aljubarrota valeram bem mil lanças, talvez até as mulheres do povo acalentassem os filhos, que mais tarde haviam de ser os soldados de Ceuta, os marinheiros do cabo Bojador.

Sobranceira a este quadro grandioso em que florescem todos os nobres sentimentos, paira como uma visão quasi divina o vulto sympathico da rainha Filippa de Lencastre.

Modelo de todas as virtudes, superiormente educada, energica e pensadora, revelando o sangue de que descende, impõe-se á côrte portugueza, transforma, civilisa, prepara com a sua influencia vivificadora, com o esmero do amor dos filhos, a farta messe de beneficios que a breve trecho devem desabrochar e tornar Portugal glorioso, e sobre elle attrahir as attenções do mundo.

É n'esta atmosphera especial creada pelo amor piedoso de uma mãe incomparavel, é n'esta atmosphera, inebriante de feitos guerreiros de soldados destemidos; de virtudes christãs fortemente comprehendidas; de façanhas sublimadas inspiradas em todo o ardor da cavallaria e da poesia; é n'esta atmosphera que o Infante D. Henrique encontra o meio apropriado para crear e desenvolver a sua idéa grandiosa de dilatar a fé e o imperio, de desvendar os mysterios do mar Tenebroso, e coragem e dedicação sublime para metter hombros a empreza tão ousada.

Em 1415 era magnificente o quadro que offerecia o Tejo. Em frente do Restello fundeada em extensa linha, adornada de estandartes e de pendões vistosos, balanceava ao ondular das vagas a esquadra de el-rei. Já perto outra frota numerosa, ricamente adornada de toldos e bandeiras vinha largar ancora. Era a frota do Porto onde tremulavam as insignias do Infante D. Henrique, e guarnecida de basta soldadesca e de remeiros vinha encorporar-se á armada que D. João alistára para a guerra cujo objectivo ainda não era conhecido. Ao som dos tambores

e charamellas respondiam as gritas dos tripulantes saudando a terra e a esquadra. Nas popas das galés e da fustalha, reluzentes nas cotas de ferro e nos capacetes emplumados, poder-se-ía reconhecer de terra alguns dos capitães e fidalgos mais illustres.

Os infantes D. Duarte, D. Pedro e D. Henrique, o conde de Barcellos, Nuno Alvares condestavel do reino, Gomes da Silva alferes-mór, o prior de Crato Gonçalves Camello, o mestre de Christo, o almirante Pessanha, o capitão de mar Affonso Furtado, e muitos outros fidalgos e ricos homens de entre Douro e Minho ali estavam reunidos. Nunca tão formosa esquadra nacional em tom de guerra se reuníra no Tejo, nem cincoenta mil homens de armas, galeotes e remeiros, se tinham apresentado para seguir el-rei por mar em busca de bellicosas aventuras.

A 25 de julho, dia de Santhiago, largou a frota, e era de ver como seguia pressurosa arqueando os mastros ao sopro do norte que lhe enfunava as vélas. Nas galés e na fustalha o esforço dos vintaneiros remando em voga compassada, faziam deslisal-as levemente sobre as ondas, formando a guarda avançada d'este exercito fluctuante. Depois sulcavam as *naves* e os navios de transporte, e o branquear das vélas redondas e latinas destacando-se sobre o azul das aguas do Atlantico, bordadas pela argentina esteira dos navios, dava a este quadro um tom feiticeiro e grandioso. O refulgir das lanças, o scintilar das armas, o ondear dos pendões, a grita dos tripulantes, o clangor dos instrumentos, e por fim o vulto dos navios foi-se pouco a pouco esvaecendo, desapparecendo para alem do cabo de Espichel; nas brumas que avultavam para o sul.

Montado o cabo de S. Vicente, fundearam em Lagos, depois luctando com mar e vento aferraram em Tarifa, até que finalmente aproaram á terra africana.

Tão consideravel armamento amedrontára os mouros. Accendiam se as almenaras pela costa de Hespanha, e na da fron-

teira Africa annunciando a approximação dos navios nazarenos.

A 21 de agosto caía Ceuta em poder dos portuguezes, e a cidade que havia sete seculos o conde Julião entregára aos agarenos, viu de novo refulgir a cruz de Christo nos miranetes da purificada mesquita, de onde por tantos annos a voz do muesin chamára á oração os crentes de Mafoma.

Na igreja armou el-rei cavalleiros a seus filhos, e com todos os primores d'esses tempos cavalleirosos, o velho soldado de Aljubarrota calçou as esporas de oiro, e iniciou n'essa religião de honra e patriotismo, que se chama cavallaria, os seus filhos mais dilectos, que tanto haviam de engrandecel-a.

Nas muralhas da cidadella tremulava a bandeira da cidade de Lisboa. Entregue a praça a D. Pedro de Menezes, voltou a victoriosa frota a Portugal, aferrando no porto de Tavira.

Galardoou el-rei os filhos pelo modo como se houveram na empreza, e D. Henrique foi nomeado duque de Vizeu e senhor da Covilhã.

É vulgar ler em varios escriptores ter D. João emprehendido a conquista de Ceuta a rogo dos infantes, para os armar cavalleiros após porfiada peleja, preferindo os perigos da guerra ás galas dos torneios, onde era então vulgar n'outros paizes conceder por vezes as honras da cavallaria. Seria esse talvez um episodio secundario do motivo principal, que bem differente se afigura a quem ler com algum cuidado a historia d'esse tempo.

Portugal, rico de gloria pelas campanhas com que firmára a sua independencia, certo é não possuia riqueza material com que podesse satisfazer ambições de engrandecimento, porque se lhe sobrava o esforço e valentia, faltava-lhe a riqueza do commercio, e os lucros avultados com os quaes se podem emprehender os grandes feitos.

Entalado entre o mar e a Hespanha, povoado de soldados

victoriosos necessitava de aproveitar tanta actividade, colher os fructos do rude pelejar com que garantira a sua autonomia.

As tradições dos arabes que por tanto tempo nos tinham dominado, as relações com os mouros da peninsula onde as sciencias e artes progrediam, os incitivos do commercio do oriente, de que tratavam as nações do Mediterraneo, cujos mareantes visitavam os nossos portos, a tradição historica, o odio de raça entre christãos e mosselemanos, faziam talvez pensar el-rei na conquista da praça africana, porque Ceuta era então rica e poderosa, e segural-a contra os crentes do Islam offerecia largo campo onde se podesse empregar a actividade portugueza.

Se o possuir as riquezas da India, partilhar das vantagens do commercio do oriente, formar em Africa um reino que fosse continuação da terra portugueza foi talvez o sonho de gloria que moveu o animo de el-rei D. João I, outra visão mais luminosa, ao regressar de Ceuta, deslumbrára o espirito do Infante D. Henrique.

Do alto da torre de Ceuta alongára a vista, e adivinhára a obra das caravelas rasgando as trevas do mar Tenebroso em busca d'esse Eldorado oriental, antevíra o engrandecimento do imperio e a victoria da fé á sombra da bandeira de Christo, que os portuguezes haviam de arvorar nas mais longiquas e reconditas paragens d'esse mundo a descobrir, e que ao seu espirito fulgurava já real e deslumbrante, conquista do genio com que o dotára a Providencia.

Recolhido ao eremiterio de Sagres, a sós com os seus pensamentos em frente do vasto oceano que rugia ao sopé do promontorio, logo tratou de pôr por obra a realisação do plano que sonhára.

Vem agora a proposito recordar uma noticia que encontrei n'um livro velho, escripto em latim barbaro por um dos cruzados que partiram do Escalda para a Terra Santa em 1186, relação que se encontra traduzida em portuguez por Silva

Lopes, e impressa em 1844 na typographia da Academia das sciencias.

Tendo auxiliado D. Sancho na conquista de Silves, menciona nos diversos castellos de mouros que se entregaram ao rei, depois da praça ser tomada, o nome de Carphanabal, que tanto se assemelha com Terçanabal, e parece ser o sitio onde o Infante D. Henrique fundou a sua celebre Villa Nova do Infante.

Em uma carta de doação da espiritualidade da villa á ordem de Christo em data de 18 de setembro de 1460 declara ter fundado a sua villa «*no outro cabo que antes do dito de Sagres está aos que vem do poente para levante, e que se chama a Terçanabal.*

Parece ser pois a ponta do Belixe a leste do cabo de S. Vicente. Algumas ruinas que em 1833 eram ainda bem visiveis, e entre ellas as de uma igreja de Santa Catharina, cuja imagem se conserva no fortim de Santo Antonio, parecem vir confirmar esta noticia.

Mais tarde Sagres foi-se desenvolvendo; com a morte do Infante, a Villa foi perdendo prestigio, até que Sagres, á sombra da qual vivêra, lhe herdou o nome e as honradas tradições.

Costumam os historiadores apresentar D. Henrique austero e frio, cercado de sabios e cosmographos, meditando as obras de Jorge de Purbach, e de João Muller de Koenisberg, emendando as cartas de Valseca, ou escutando as lições de Jacome de Malhorca, e os conselhos de experimentados pilotos genovezes, catallães e malhorquinos. Eu amo mais, sem lhe obscurecer o talento de erudito, imaginal-o vibrante de enthusiasmo pelas idéas que professava, animando do mesmo calor os rudes mestres das barcas portuguezas.

Ao grupo de sabios, aos quaes excede em crença e patriotismo o genial talento do Infante, ficou a historia chamando a escola de Sagres. Pharol seguro rasgando os longiquos horisontes será elle quem guiará os mareantes.

Vejamos agora de que meios carecia para a realisação de suas emprezas arriscadas.

Navios, marinheiros, soldados, dinheiro e privilegios, taes são os elementos indispensaveis sem os quaes nada poderia proseguir.

Navios já possuiamos os que andavam encarreirados para Flandres, França, Mauritania, Hespanha, e para as Canarias, e essas viagens, algumas por mares tormentosos, já tinham feito cuidar da robustez dos barcos. Nos reinados anteriores tambem se pensára em marinha. D. Diniz, tratando de desenvolvel-a e dotal-a com materiaes de construcção, mandára plantar o pinhal de Leiria. Affonso IV, D. Pedro, D. Fernando não se esqueceram de lhe conceder privilegios, e animar os armadores para construir e augmentar a tonelagem dos navios. Da viagem a Ceuta resultaram uteis beneficios. As grosseiras naus e galés que tinham esgarrado com as correntes do Estreito foram modificadas, e nos estaleiros do reino tomou incremento a construcção dos barcos de latinos de coberta, destinados a navegar ao longo da costa occidental de Berberia.

Marinheiros eram dos melhores os de Lisboa, Gaya, e do Algarve, e se diziam que *fóra da carreira de Flandres já não sabiam ter agu'ha,* é porque ainda não tinham podido vencer todos os terrores das lendas mediavaes, que lhe diziam: quem passasse o cabo Não jamais voltaria a porto e salvamento. Para os nautas o mar largo era o abysmo onde para sempre se perdiam; a Atlantida, S. Brandão, e as Sete Cidades as ilhas errantes e pavorosas guardadas por estatuas e gigantes marcando os terminos do mundo.

Mercê do Infante D. Henrique alguns dos mais ousados já se atreviam a ir tentar a Deus, e quando as primeiras barcas voltaram annunciando a descoberta das ilhas ignoradas, ainda o povo perguntava cheio de terror supersticioso, para que ir desvendar os segredos do mundo.

Era necessario vencer os preconceitos da rotina, tornar os mareantes crentes na sciencia e na sua utilidade, demonstrar-lhes praticamente que a bussola e a carta de marcar eram os unicos meios de poderem navegar seguros. Grande serviço foi o de genovezes e malhorquinos, praticos na navegação do Mediterraneo e do oceano, adestrando os nossos marinheiros para a navegação do largo, e já de longe vinha essa influencia, pois em Portugal, reinando D. Diniz, era almirante da frota um genovez.

Accentua-se a sua influencia no periodo do Infante não só porque se tratava de desenvolver a marinha, mas tambem porque outras idéas os attrahiam á côrte portugueza. Prosperava a republica de Genova, e os productos do oriente comprados na costa da Syria e na septentrional da Mauritania eram transportados nos seus navios a todos os emporios de commercio, e as suas feitorias escalonadas desde o Bosphoro por todo o litoral mediterraneo garantiam-lhe por algum tempo o monopolio e a riqueza. Surgia agora uma pequena nação na parte mais occidental da peninsula hispanica, que destemidamente se lançava em maritimas aventuras, era necessario pensar a serio na conservação do poderio, partilhar alguns lucros commerciaes das terras que se tentavam descobrir, e os genovezes apreciados como optimos mareantes bem sabiam ser o seu serviço avaliado, e Genova tratava com empenho de obter em Sagres feitoria, e aproveitando o esforço portuguez conservar por largo tempo o poderio.

Certo é, terem os genovezes, e outros estrangeiros dado ao Infante e aos nossos pilotos lições que foram sabiamente aproveitadas. Mais praticos na navegação do largo foram por vezes os mestres, mas os discipulos dentro em breve os excederam. E a concessão da feitoria, essa nunca o Infante a outorgou, porque de certo lhe adivinhou o artificio.

Soldados não faltavam se agora se tratasse de combater mouros inimigos. O povo estava adestrado nas armas, provára em Aljubarrota, Trancoso e Atoleiros combatendo a pé,

que sabia vencer a mais fidalga cavallaria castelhana. Agora lá estava Ceuta como escola de milicia, e os soldados experimentados no arduo serviço da praça africana haviam de mais tarde ser os conquistadores do oriente.

E para que não faltem estimulos religiosos animando a conquista e o brio dos guerreiros, as bullas de Eugenio IV e Nicolau V auctorisam a guerra aos infieis. Calixto III na sua bulla *Et si cuncti* de 16 de fevereiro de 1456 declara que os mestres e priores das ordens militares mandem cada anno um terço dos freires a Ceuta, para a defenderem á sua custa.

Regedor e governador da ordem de cavallaria do mestrado de Nosso Senhor Jesus Christo, D. Henrique é um soldado destemido, e se lhe falta a prudencia de um general experimentado, tem o valor indomavel do mais perfeito cavalleiro. Quando se trata da conquista de alem mar, de dilatar a fé e o imperio, o solitario de Sagres põe de parte a sciencia e os cosmographos, veste a cota e empunhando a espada lá corre, e é o primeiro na brecha, investindo os mouros inimigos. Valente e arrojado, honrando o sangue de Aviz de que descende, se foi fraco general, foi entre os homens do seu tempo um dos soldados mais briosos.

O seu proceder serve de exemplo: não faltavam, pois, ás emprezas os soldados aguerridos.

Dinheiro para organisar expedições, de sobra o havia a ordem de Christo. Demais, uma ou duas embarcações que mandava cada anno a descobrir, e essas de fraca tonelagem e de poucos tripulantes, não era ainda despeza consideravel. Logo que as descobertas progredissem, nas rendas das terras e nos proventos do commercio haveria recompensa para continuar na empreza começada. Alargar o imperio da cruz, convertendo á fé os povos barbaros era façanha apropriada para o animo dos freires cavalleiros.

Taes eram os elementos de que dispunha o Infante para emprehender a sua obra memoravel.

Divergem os auctores na data em que tiveram principio os

descobrimentos; uns a collocam em 1412, outros depois da expedição de Ceuta.

Se já antes tinhamos navegação para as Canarias, parece certo que por mais de uma vez se visitára a costa de Africa, mas eram essas viagens factos isolados, sem obedecerem a um plano previamente formulado, como depois aconteceu por ordem do Infante.

Em 1418 a descoberta da ilha de Porto Santo póde ser considerada como o primeiro prospero successo d'essa epopêa de aventuras. Logo no anno seguinte a Madeira, essa perola do mar, apparece coberta de arvoredos, com os seus pincaros coroados de nuvens, maravilhando os descobridores. Depois vae pouco a pouco aclarando a adusta costa africana. Fica já para ré o cabo Não, e o pavoroso Bojador viu passar alem as nossas barcas destemidas. Os Açores, essas terras de oeste procuradas por ordem do Infante, entram de novo no numero das ilhas conhecidas. O Senegal, a Guiné, Cabo Verde, o archipelago Caboverdiano, e a Serra Leôa veem successivamente figurar nas cartas de navegar, definindo com todo o rigor da sciencia d'esse tempo o contorno do litoral e seus parceis, os fundeadouros nos rios, nas angras e bahias. Eram as ilhas deshabitadas, a Africa inhospita apresentando ao longo das ribas grande extensão de areiaes desertos, e quando alem da região de Mogareb se começaram a conhecer as tribus nomadas, eram ellas selvagens e bravias. Depois surgiram as regiões mais povoadas pelos negros, lançaram-se então as bases do commercio, tratou-se de explorar as terras descobertas. Pequenas embarcações, certamente barcos de pesca tripulados por vinte a vinte e cinco homens, tinham trabalhado audazmente n'este lidar glorioso, e não foram os lucros d'estas primeiras viagens hesitantes que as attrahiram para o sul. Era o desejo de saber, o amor da gloria, as tradições da cavallaria, a obediencia ao Infante que os levavam a arrostar e a vencer os perigos incognitos do mundo.

Perestrello, Tristão Vaz, Gil Eannes, Gonçalo Velho, Baldaya, Diniz Fernandes, Gonçalo de Cintra, Fernandes, Gomes Pires, Cadamosto, Antonio de Noli, são os primeiros discipulos da escola de Sagres, a vanguarda arrojada d'essa phalange

de heroes, que impulsionados pelo genio do Infante cumpriam gloriosamente a visão radiosa que sonhára.

Após a descoberta tratou-se da colonisação das terras, seguiram-se as caravelas a commerciar por essas regiões ainda ha pouco desconhecidas, fundou-se a companhia de Lagos para negociar e descobrir, e o castello-feitoria de Arguim ergueu-se para amparo dos mercadores, novo elo d'essa cadeia de fortalezas com que tentámos abraçar o mundo, desde Ceuta por toda a costa de Africa e Asia até muito alem do cabo Comorin.

Tal foi, senhores, a grande obra do Infante D. Henrique, e ao descançar na morte em 1460, não levava comsigo para o tumulo todo o santo enthusiasmo e a indomavel energia que possuíra, para o triumphar de empreza tão gigante. Sobrevivia-lhe o potente influxo do seu genio para se proseguir na carreira que encetára, e as regiões perfumadas do Eldorado da India haviam de surgir ao cabo da derrota, corôa bem merecida de victoria, pela inquebrantavel energia portugueza no rude labutar de tantos annos.

Em rapido esboço indiquei o primeiro periodo das descobertas, e a largos traços quaes as primeiras embarcações. Barcos de pesca, em geral bem modestos e deficientes foram-se pouco a pouco modificando e melhorando.

Podemos distinguir tres typos como sendo os principaes: a *barca, barinel*, a *caravela,* e d'elles farei mais minuciosa descripção. N'este navegar cauteloso pelos mares do passado ainda tão pouco conhecidos, buscarei piloto acreditado para ajudar em derrota tão difficil. Refiro-me aos *Estudos sobre navios portuguezes,* do meu bom amigo e camarada Lopes de Mendonça, trabalho que mereceu a consideração de naturaes e estrangeiros, e por elle apresentado na celebração do centenario de Colombo.

Barca.—A palavra barca é geralmente empregada como designação de embarcação de pequena tonelagem. Não quer isto

dizer que em nossos dias não se applique conjunctamente a um navio de véla de grandes dimensões. Diz-se a barca de agua, a barca de luzes, a barca de passagem, e aqui *barca* é empregado como significando embarcação, acontecendo ainda n'este caso não ser embarcação de grande lote. Julgo *barca* ser alteração da antiga palavra *barcha,* ou traducção de *barge*, que tambem significava barca, esquife; ou de *barque, bark, barkje,* embarcação pequena e sem gavea, destinada a levar mantimentos, e a servir á carga e descarga do navio.

Os inglezes tão conservadores das suas tradições, chamam a *barcha do lord-maire* a uma embarcação ligeira e comprida, especie de galeota de gala, que figura no cortejo fluvial da municipalidade, por occasião de festa no Tamiza.

A barca julgâmos ser originaria das nações do norte. Os *drakars* e *snekkars* dos escandinavos e normandos, os navios dos *vikings* parecem ser o typo primitivo. No Sandefjord, perto de Cristiania, encontrou-se em 1880 uma perfeitamente conservada, de 75 pés de comprimento, 16 de bôca e 5 de pontal. Podia levar cem tripulantes, e navegar á véla e remos. Os normandos visitaram as costas da Peninsula, e as naus e barcas dos cruzados vieram muita vez a Portugal, auxiliando os nossos primeiros monarchas nas guerras contra os mouros. Parece-nos provavel que a barca da peninsula reproduzisse em grande parte aquelle typo de navio. Seriam embarcações de pequeno porte, talvez de 20 a 25 toneis, em geral de bôca aberta, ou de uma só coberta quando se construiam para viagem larga. A relação da bôca para o comprimento variava de $^1/_4$ a $^1/_5$, e de pontal muito pequeno. A ré e a prôa era aguçada, e arvorava em geral um só mastro de muita guinda com uma enorme vela de pendão. A barca normanda governava com um remo de espadella nas alhetas por um e outro bordo, e depois adoptou-se um leme parecido com o dos saveiros, sendo a cana de governo atravessada, e com talhas de gualdropes nos extremos.

Um diccionario de marinha que possuo, publicado em Amsterdam em 1702, entre muitas cousas curiosas diz ácerca da barca algumas indicações que me parecem de valor.

«*Barca longa* é uma pequena embarcação de bôca aberta,

mais pequena e de menos borda que a barca ordinaria, aguda avante, e que póde navegar á vela e remos... A barca do Mediterraneo tem vélas latinas, os hespanhoes têem umas barcas de fórma especial, e muito vulgares n'esse paiz. São optimas veleiras, para o que têem as linhas de agua a ré e avante muito finas, o que as torna muito agudas. O leme governa á mão por meio de gualdropes. A véla é de guinda extraordinaria, pelo que é necessario trazer muito lastro de pedra. É muito incommodo manobrar a véla, sendo necessario arrial-a para cambar de bordo. É um immenso trapezio invergado n'uma verga redonda, tendo toda a guinda do mastro, e a esteira amura e caça como a de um traquete redondo. O mastro é vertical, anda a meio, e de comprimento igual á quilha. Ordinariamente tem de 30 a 39 pés da roda ao cadaste, 8 a 9 pés de bôca, e 5 pés de pontal. Oito, dez, treze ou quatorze são os tripulantes ou pouco mais, conforme o tamanho e o serviço. A borda é volante, podendo desarmar e cruzar quatorze remos. Para viagem larga póde armar dois mastros, sendo o de proa mais pequeno. É barco para tempo bonançoso, porém sobrevindo tempestade arria e desarma o mastro grande, indo o do traquete substituil-o, içando uma véla com a qual resiste ao temporal.»

Uns desenhos antigos que temos visto, e alguns da archeologia de Jal, parecem confirmar a descripção que temos feito. Surprehende ver um *drakar* do seculo XI usando na véla tres forras de rizes. Um só mastro vertical, e em geral de cesto de gavea, e sempre a meio, é um dos caracteristicos principaes. O sêllo da cidade de Dam, e outros documentos são indicios similhantes.

Julgâmos provavel serem parecidas com as barcas de Hespanha as barcas portuguezas do tempo do Infante. Ainda hoje a *barqueta* da Madeira parece affirmar o que fica dito. Imitação e reducção talvez das antigas barcas, cruza destemida a carreira da Madeira a Porto Santo. Modesta, humilde, assidua no rude trabalhar, os seus tripulantes decerto ignoram os velhos pergaminhos fidalgos da *barca* de que talvez seja descendente.

Foi n'uma d'estas pequenas embarcações, que em 1434 se

realisou um dos feitos mais importantes para a historia das descobertas. Gil Eannes dobrou o cabo Bojador. «*Parecia cousa estranha aos mareantes apartarem-se do rumo que levavam e seguirem outro tanto para oeste.*»

Baixo, pedregoso, e coberto de dunas na sua parte meridional, vae correndo em disfarçada descida para o mar. A vaga barrenta escura floreando na praia dá-lhe um aspecto triste e carrancudo. Atalaya avançada do deserto marcava um dos terminos do mundo. Quebrada a lenda que o defendia, na esteira da barca de Gil Eannes singraram depois as ousadas caravelas.

É para notar como com tão pequenos meios se conseguiu tanto. Por isso quando os navegadores apresentaram ao Infante D. Henrique, como mostra d'aquella terra deserta e desabrida, as pallidas rosas de S. Maria colhidas alem-cabo Bojador, diremos como um grande poeta: tinham conquistado o trevo fatidico das tres folhas, o ramo encantado com que haviam de abrir as portas da India, o sonhado paraizo oriental.

Barinel.— Ácerca do que bem fosse esta embarcação, não colhi elementos para positivamente a definir. De *barinus* especie de peixe, ou de *baris* embarcação de transporte muito veleira, de que usavam os egypcios, dizem alguns que lhe provém o nome. Divergem os auctores, chegando a consideral-a simplesmente como embarcação de remo. Parece, porém, pela terminação *el* italiana, assim como em *navichel,* ser de diminutas proporções. Não ha duvida que foi usada no Mediterraneo no serviço de pescaria, e que Bartholomeu e Antonio de Noli, quando vieram para o serviço do Infante, trouxeram um barinel comprado em Genova, como proprio para a exploração da costa africana. D. Francisco Manuel, nas *Epanaphoras,* diz ter sido similhante ás varinas sutis ainda usadas em seu tempo. Vencido que foi o cabo Bojador mandou novamente o Infante a Gil Eannes na sua barca, e n'um barinel a Affonso Gonçalves Baldaya, para proseguirem na viagem para o sul.

Julgo o barinel de maior tonelágem do que a barca, e para conciliar um pouco as variadas opiniões, talvez de proa alte-

rosa e recurvada similhando a das meias luas ovarinas, a popa de painel, o leme de grande porta, a ré talvez um tendal para servir de abrigo, e arvorando dois mastros com sua véla redonda de arriar, e podendo armar remos para poder navegar em tempo bonançoso.

Quando me lembro ser esta a embarcação escolhida para ultrapassar o Bojador, o que leva a crer ser mais propria para o mar do que a barca, e conhecendo a persistencia do vento dos quadrantes do norte n'aquellas regiões, admiro-me que se apparelhasse um navio com vélas redondas, das quaes a grande raramente serviria andando a um largo, ou á popa para o sul; e que na torna viagem para o norte, não eram das melhores para ganhar para barlavento.

Outros argumentos tirados da navegação dos genovezes no Mediterraneo me poderiam levar a não acceitar como provavel a armação redonda, mas sei tambem que n'aquellas epochas só boas embarcações latinas eram as caravelas dePortugal e as galés de Roma, e por isso sem norte seguro para navegar n'este mar de hypotheses, que todas mais ou menos se podem qombater, mau grado meu, deixarei o barinel envolto nas brumosas lendas d'aquelles velhos tempos, affirmando simplesmente cue o seu emprego foi util e glorioso para a epopêa da marinha portugueza.

Caravela.— Surge a caravela, cujos serviços valiosos bem lhe garantem o direito de symbolisar a epocha das descobertas. Foi ella que permittiu commerciar mais largamente, e adiantar os progressos da sciencia, affrontando as viagens no mar largo. Mereceu o seu estudo a attenção de illustres escriptores, e agora vae ainda figurar nas festas do Porto, como personificação das illustres tradições da marinha nacional.

Foram estes os navios preferidos para as viagens da Guiné, e para a conservação do monopolio do commercio fez-se astuciosamente divulgar pela Europa a sabida lenda, de que só Portugal possuia latinos bem possantes para arrostar o vento e as correntes d'aquellas remotas regiões.

A caravela é de origem mourisca, de armação latina como são as embarcações da costa mauritana proprias para a navegação de cabotagem. Modificada e melhorada para a viagem larga, quasi se póde considerar como um typo novo, e exclusivamente portuguez. Um quadro gothico pertencente ao mosteiro da Madre de Deus em Lisboa representando o desembarque de S. Auta, o livro das fortalezas por Duarte d'Armas, os mappas de Juan de la Coza, os desenhos de Beninc, as chronicas nacionaes, e os navios latinos de alguns mappas dos *Souvenirs de marine* do almirante París, vão servir-me de auxiliares para a descripção da caravela.

O seu porte era proximamente de 50 a 150 toneis, e a relação entre o comprimento e a bôca de 3 : 1, e ás vezes mais. Vem a proposito recordar que o *tonel* antigo servindo de base para a avaliação da tonelagem, era o volume de um tonel de 6 palmos de comprimento, *talha* então se chamava, correspondendo a 1 braça, ou *rumo* como a bordo se dizia, e de 4 palmos de diametro, *parea,* na maior largura.

A caravela da Madre de Deus é de aspecto grosseiro e faz lembrar as embarcações de pesca. O casco cingido de cintados, a roda bojando para vante, o capello saliente e recortado, corrido de convez e sómente a pôpa de painel altamente acastellada em dois pavimentos, o mais alto dos quaes, o *chapiteu,* rasgado de vigias, não parece indicar que fosse bom veleiro. Attendendo porém no apparelho percebe-se que se devia chegar para barlavento. A meio um alto mastro levemente inclinado para vante cruza uma enorme verga latina, cujo carro se debruça sobre a borda, e a véla de grande aluamento vem caçar perto das alhetas. No chapiteu um mastro pequeno desfralda um latino mais modesto, e o punho vae a beijar o lais do botoló. Leva pela popa atoado um batel maneiro, e da roda para a verga, e no tope do mastro grande umas bandeiras tremolando.

Pelas descripções antigas d'estes barcos sabemos que o fundo era de linhas mais delgadas do que o das naus; a casa mestra um pouco avante da meia quilha. Dos mastros só o maior ti-

nha a carlinga no porão, e a primeira tilha com muito tozamento não excedia em altura 7 palmos. Igual dimensão era a do lado da escotilha, para por ella entrar o tonel de aguada, e bem assim conhecemos alguns ligeiros detalhes que nos levam a crer seria navio pouco commodo, o que não surprehenderá quem ainda navegou nos navios de véla d'este seculo, como o *Villa Flor*, o *Serra do Pilar*, a *D. João*, onde nas cobertas a altura não excedia a d'aquellas vetustas construcções.

Tal parece ter sido a primitiva caravela, e quando foi necessario obter mais espaço para a carga do marfim, e sobretudo para o trafico de captivos, fizeram-se maiores, de tres e até de quatro mastros.

Tendo-me referido a quadros e a desenhos devo advertir, que mal governado vae em busca da verdade quem piamente acreditar em tudo quanto vir. Pintados por quem das cousas do mar pouco sabia, tem o aspecto geral, mas toscamente debuxado. Muitos d'elles se fossem reconstruidos como figuram nos mappas e portulanos, com certeza nem podiam fluctuar.

Com taes embarcações, reinando D. Affonso V e depois D. João II, proseguimos, ainda que lentamente, no caminho para o sul.

Pedro de Cintra, Fernão Gomes e os seus pilotos, Sequeira, Lopo Gonçalves, Diogo Cam completam o reconhecimento da Guiné, da Mina, do Zaire, do Congo, das uberrimas ilhas equatoriaes, e do littoral de Angola até á longiqua Manga das areias. Em 1486, mais de meio seculo depois do inicio das descobertas, quatro pequenas caravelas do rio de Lisboa, ao mando de Bartholomeu Dias e João Infante, passam alem da meta austral da terra africana, o alcantilado Tormentorio, o cabo da Boa Esperança como depois lhe chamaram, adivinhando ser por ali o caminho da India.

Por aquelles tempos faziam-se os navios na ribeira de Lisboa, no Porto, em S. Martinho e no Algarve. Era na praia

que se erguia o estaleiro apropriado, que não foi decerto carreira de marmore bem lavrado, de vasto arsenal defendido por couraça amuralhada que ligasse a cerca da cidade com o rio. De proa ao mar ali se construiam, e quando cresceu muito a tonelagem, logo que estavam promptos até á primeira tilha e estanques para poderem fluctuar, se procedia ao lançamento, completando já a nado o resto do fabrico e apparelho. Rijamente construidos de carvalho, de pinho, e de algumas taboas de sobro, pregados a cobre e raramente a ferro, toda a preoccupação do mestre consistia em fazel-os fortes e seguros. A velocidade é condição moderna. Trazer a carga a salvamento aproveitando a monsão para navegar, varar em terra para limpar o fundo, ou invernar sem alquebrar o casco, taes os problemas que pensavam resolver. Nem as curvas graciosas, as cores brilhantes, as rendilhadas talhas das popas ornamentaes preoccupavam ainda os marinheiros. O negro aspecto do embreado casco satisfazia ás regras de arte d'esse tempo; guardava a madeira do ar e humidade, e portanto era receita primorosa.

Mais tarde havia de figurar na armada o *Monte de oiro;* então navegava-se buscando o modo de adquiril-o.

De larga applicação e utilidade eram os pinhaes e matas do reino, e o pinho de Alcacer alcançára fama bem cabida. Será, diz Fernão Diniz, um pinheiro de Leiria hasteando o pendão da cruz que resistirá ao esforço da procella, quando Bartholomeu Dias dobrar o cabo das Tormentas.

Em mares onde fosse frequente haver mau tempo tornava-se pesada e perigosa a manobra dos latinos, não obstante as vergas arriarem, e modificar-se o velame envergando nos mastros vélas triangulares, ou ás vezes içando panno redondo, como parece que faziam os barcos genovezes. Apesar de serem navios propriamente de véla, em calma armavam remos, como ainda fazem as escunas e cahiques. O batel a reboque pela popa e a boça a todo o comprimento facilitava a capa rigorosa e só por excepção tentavam a corrida. Algumas indicações dos trabalhos de Paris vem confirmar esta manobra.

Notaveis são as viagens das antigas caravelas; mas ao louvar os seus audazes tripulantes não esqueçâmos que ainda hoje os cahiques do Algarve, os quaes tanto com ellas se parecem, as repetiram já indo ao Brazil levar a nova da retirada dos francezes, já emprehendendo magnificas derrotas até ao Porto Alexandre, ao sul de Angola, explorando a pescaria.

Nau.—Depois da morte de D. João II, tratou D. Manuel de concluir a expedição que já se organisava para passar á India, como complemento das viagens anteriores. Foi para tal escolhida a nau redonda, e Vasco da Gama para capitão.

De duas naus e uma caravela se compunha a flotilha, e a *S. Gabriel,* a *S. Raphael* e a *Berrio* vincularam os seus nomes a este feito memoravel, diamantina corôa que vinha aureolar a memoria do Infante, e de que D. Manuel o *Venturoso* havia de auferir o beneficio. Bem conhecidos são os detalhes da derrota, as peripecias da estada em Moçambique, em Mombaça, em Melinde, e em Calecut. Á volta queimaram a *S. Raphael* n'um baixo a que legou o seu nome por memoria, e a *Berrio* e a *S. Gabriel* aferraram a salvo o patrio Tejo.

Honra similhante á nau *Argus* bem merecia a *S. Gabriel* a fulgir no firmamento.

Muitas são as fontes da historia onde colher elementos para com algum rigor se descrever esse navio. O *Livro das armadas,* o *Esmeraldo, de situ orbis,* os desenhos do visconde de Juromenha, os roteiros de D. João de Castro e outros, podem ser consultados com proveito. N'uma memoria: *Os navios de Vasco da Gama,* já dos camaradas conhecida, eu detalhadamente estudei esta questão. Procurarei agora resumir quanto possivel, e dar uma breve idéa do que fosse a nau redonda.

Imaginae o casco de uma grande caravela em que a proa fosse alterosa e previamente acastellada, adornada de um curto beque recurvado, e a linha da borda em curvas caprichosas segundo os pavimentos: ou melhor ainda escolhei um dos bojudos cascos dos pontões reforçado por prodigos de madeira, acastellae a proa e popa dando ás obras um grande amassa

mento, e tereis o aspecto sombrio e alteroso das nossas primitivas naus da carreira da India.

Do livro de Falcão e de outros mais concluiremos que a relação da bôca para o comprimento era de 3 : 1 e ás vezes menos, e sendo as primeiras naus, segundo a regra, de fraca tonelagem 100 e 120 toneladas, attingiram 890 toneladas e muito mais quando depois a nau se transformou em galeão.

Se attendermos a que a tonelagem se avaliava *sob o primeiro tilhado* e de modo pouco rigoroso, não nos enganaremos muito se as avaliarmos á moderna, duplicando a lotação que nos dizem os chronistas.

A nau portugueza era em geral de duas cobertas. A primeira corrida de ré a vante abrigava o porão da carga, os toneis de aguada, os paioes dos mantimentos, dos cabos, do panno, da polvora e artificios de fogo então em voga na marinha. A segunda constituindo á proa o pavimento do castello, formava á ré a *tolda do capitão* cobrindo a *alcaçova dos bombardeiros*, e á popa em outro pavimento avultava o *chapiteu,* que servia de alojamento ao commandante. *Agasalhados* para a gente não havia.

Dormiam pela tolda e convez á chuva e vento, e só o mestre e o piloto, em acanhados camarotes, gosavam o invejado privilegio de possuirem casa propria. No cadaste da popa de painel sobresahia o leme, e por cima um modesto varandim iniciava os jardins e varandas das orgulhosas naus dos seculos posteriores.

Armavam tres mastros: o do traquete no castello, o grande a meio, ambos inteiriços e de gavea, cruzando vergas redondas de traquetes de gavea e papafigos; e no chapiteu arvorava a mezena, e pela proa muito arrufado saía o gurupez da cevadeira. Aos cestos de gavea era o nome bem cabido, dentro d'elles se ferravam os traquetes, vélas então sem importancia.

As vélas mestras amainavam sobre a borda, e para lhes augmentar ou diminuir a superficie coziam ás esteiras as *monetas,* onde estavam pintados letreiros piedosos, *Ave Maria, Ave Maris Stella, In hoc signo vinces,* ou só as iniciaes P. N.

A. M. G. P: *Padre nosso, Ave Maria, Gloria Patri,* para não haver enganos no envergar das vélas.

Era velha usança em todas as marinhas ostentar nas vélas divisas e brazões heraldicos para de longe se reconhecer a nacionalidade. As naus e galés portuguezas traziam nas principaes pintada de côr vermelha a cruz de Christo.

Gloriosa é a historia d'estas naus, já como navegadoras, já como guerreiras entrando em todos os combates. Breve as veremos contribuir para a formação de um imperio ultramarino.

Com a descoberta do caminho da India termina o periodo mais brilhante da historia dos descobrimentos. Agora alem do amor da sciencia vão entrar na lide outras idéas de dominio e de commercio, e a frota de Cabral irá inaugurar o periodo da conquista.

Não cabe no curto espaço de uma conferencia tratar de todos os pontos que se liguem com o assumpto principal. Não seria fóra de proposito fallar da eterna questão da prioridade dos descobrimentos, porque os francezes teimam em os attribuir aos marinheiros de Dieppe. Foi em 1669 que Villaut de Bellefond n'um livro *Relations des côtes d'Afrique appeléés Guinée* se lembrou de vir quebrar lanças pelos seus patricios, em menosprezo da gloria portugueza. Gratuita foi esta asserção, e tanto bastou para Manesson, Lacroix, Corneille, Rollin e outros a repetirem. Se a alguem ainda restasse duvida a tal respeito, bastava consultar a obra patriotica do visconde de Santarem para de todo a dissipar. Nem em tempo apropriado, quando ainda as caravelas proseguiam no seu lidar possante, consta ter a côrte de França ou de Inglaterra protestado contra a bulla de 13 de março de 1456 concedendo á ordem de Christo a jurisdicção espiritual de todas as terras desde o cabo Não até á India; nem tão pouco o tratado de Tordesilhas deixou de dar a partilha do mundo ás corôas de Hespanha e Portugal.

Nobres e venerandos monumentos pelo muito que significam, modestas columnas de marmore ostentando as quinas e a cruz carcomidas pelo perpassar do vento de quatro seculos, e pelo

escareceu da vaga enfurecida, os padrões portuguezes erguidos por toda a costa de Africa, Brazil, alem Ganges, e nas Mo. lucas, são como marcos miliarios attestando a nossa gloria intemerata.

Em março de 1500 largou do Restello a primeira armada que em tom de guerra passou á India. Alvares Cabral ía de commandante, e com varia fortuna em setembro surgiu em Calecut, tendo perdido pelo temporal metade dos navios. Descobriu a terra do Brazil, firmou tratados com os rajahs de Cochim e Cananor, varejou com os pelouros da sua artilheria a cidade indiana que acolhêra mal os portuguezes. Voltaram as naus abarrotadas de custosa especiaria, e a despeito de tormentas naufragios e pelejas, começou definitivamente a conquista da India. Logo se seguiram varias frotas ao mando de celebrados capitães, e as cidades e mares de Africa e Asia viram com assombro os navios portuguezes.

Em quinze annos chegára ao apogeu da gloria o nosso imperio. Duarte Pacheco com incriveis victorias glorificava o nome lusitano; D. Francisco de Almeida vencendo os rumes tornava esse nome mais temido, e Albuquerque conquistando Goa, Malaca, e Ormuz, com profundissimas raizes deixava arraigado o nosso imperio, deslumbrava o oriente com o esplendor das victorias, e a sua obra incrivel e immortal realisava finalmente o plano gigantesco do illustre Infante D. Henrique, que o seu genio colossal soubera comprehender e sentir com todos os enthusiasmos de uma alma privilegiada, a despeito de mil entraves e intrigas, que a sua vontade de ferro conseguiu esmagar e derruir. *Mal com os homens por amor do Rei, mal com o Rei por amor dos homens,* ainda assim tivera a inestimavel ventura de ver no zenith a gloria portugueza. Um seculo mediára entre Ceuta, e a morte de Affonso Albuquerque, o leão do mar, que assombrára o mundo. Ceuta é o hastear das quinas na plaga africana; Ormuz o titulo primoroso acclamando D. Manuel senhor da India, da conquista, da navegação, e do commercio da Ethiopia, Persia, Arabia,

senhor do reino e senhorio de Goa, do reino e senhorio de Ormuz, do reino e senhorio de Malaca.

A Persia, a China, a Abyssinia tinham-lhe mandado embaixadores. Perdêra a Senhoria de Veneza o monopolio do commercio do oriente; circundavam a Africa e os mares da India as vélas portuguezas. Lisboa era o primeiro imporio do mundo e a cruz levada pelo missionario brilhava pura e radiosa a par da espada do guerreiro.

Influencia da escola lusitana, talvez ainda da tradição do Infante D. Henrique, os Côrte Reaes chegavam ás praias do Lavrador, Colombo, Vespucio, e Fernão de Magalhães colhiam para estranhos mais ditosos as palmas de portentosas descobertas.

Qual foi o material naval empregado nas luctas homericas do Oriente? Em rapido resumo diremos o que foram: fustas, catures, galés, galeotas, brigantins, galeaças, taforeas, galeões, carracas, e outros navios d'esse tempo.

Fusta.— Pequena embarcação comprida e de pouca bôca, de borda direita, e a proa de beque longo armado de esporão, cruza de dez a vinte remos nos dois bordos, e a meio tem um mastro de latino, podendo tambem içar redondo.

Nas *Lendas* de Corrêa, nos *Roteiros* de Castro ha varias fustas desenhadas. Têem tendal á ré, e alguns pavezes pela borda. A fusta foi muito vulgar entre mouros, e de lá parece ter-se generalisado no Mediterraneo, e na costa oceanica da peninsula. Muito figurou em expedições de guerra, e no oriente foi empregada pelos nossos marinheiros. Eram construidas no arsenal de Goa, e n'outras praças, e a relação do comprimento para a bôca seria de $^1/_6$, e demandavam pouca agua.

Foram notaveis as fustas do Adriatico pela sua solidez, e fórma graciosa. As nossas sem serem de tantos primores, eram solidamente construidas como armas para a guerra, e sem o luxo da marinha de Veneza.

Sendo de grande comprimento e de insignificante pontal é claro não podiam ter coberta, arrumando-se a aguada debaixo da xarreta, e os mantimentos em paioes volantes á amurada. A ré e a vante tinham chapiteu e castello parecido com o das fragatas da navegação fluvial.

Na historia das fustas é celebre aquella em que Diogo Botelho Pereira veiu em 1535 de Cochim a Lisboa dar a nova da fundação da fortaleza de Diu. De 22 palmos de comprido, 12 de bôca, e 6 de pontal demonstrou de quanto poder foi a energia de um piloto habil fazendo tão longa viagem em lenho de tão pouco valimento.

Em 1542 as fustas em que Manuel de Vasconcellos foi a Massuah espiar os rumes, tambem fizeram uma campanha memoravel. Caçadas pelas galés dos turcos, que por vezes as tiveram quasi debaixo da gorja dos esporões, por habeis manobras em que se jogava a liberdade e a vida, á força de pericia e de coragem conseguiram cumprir o seu regimento, e a despeito de uma perseguição constante saír as portas do Estreito pelo canal do Abexim, e aportar a Goa dando nova da frota que o sultão aprestava para enviar a Diu a derribar a nossa fortaleza.

Catur.—«Navio pequeno, muito recurvado e agudo nos extremos, o qual traz uma véla de esteira.»

Almadia de Cathuri.—«É um barco da India de 80 pés de comprimento, e 6 a 7 de bôca. A popa é de painel. M. Witten diz: ser esta embarcação a que antigamente chamavam cathuri. Eram barcos de Calecut de 12 a 13 passos de comprido, agudos nos extremos, e navegando á véla e remo com grande velocidade. O rei de Calecut em tempo de guerra armava duzentos a trezentos d'estes navios.»

Foi esta ligeira embarcação aproveitada pelos portuguezes os quaes a modificaram, principalmente a véla que foi de lona em logar de siba. Parece tambem lhe juntaram á proa o es-

porão vulgar nas fustas e galés, e isto digo por ter lido em Gaspar Corrêa, tom. III, pag. 559, quando conta da viagem de Francisco Gouveia a Ormuz em 1534, para conferenciar com o gozil, o seguinte: «mandou a todos os navios por as proas em terra, e artilheria toda carregada, e prestes toda a gente. e elle saíu dos catures, que dos *esporões* saltavam em terra».

Na celebre expedição ao Mar Vermelho em 1541, D. Estevão da Gama deu aos catures titulos de gloria, os mais subidos. Deixando em Massuah o grosso dos navios, seguiu com a fustalha para o norte, indo surgir na Angra dos aggravados e ali escolheu dezeseis catures para irem a Suez queimar as galés do Turco, á vista dos mamelucos e janizaros do sultão de Alexandria, a cuja guarda estavam confiadas. Angra dos aggravados se ficou chamando á angra de que partiram, porque aggravados em sua honra de cavalleiros se julgaram todos aquelles que o governador não escolhêra para a jornada.

Em fins de abril entrou D. Estevão em Suez, e os tres catures de D. João de Castro, D. Christovão da Gama, e Tristão de Atayde chegaram a aproar á praia, onde estavam as galés, tentando o desembarque, ao que acudiu tanta cavallaria e gente de armas que não poderam realisar o seu intento, por estar já a terra sob aviso, e ser perigo e erro manifesto. Bem quizera o governador seguir o feito se não fôra a opposição dos capitães, e só consentiu em dar volta, depois de lhe terem assignado e jurado aos evangelhos um publico instrumento declarando «que bem se podiam tornar com tanta honra, como em chegar ali tinham ganhado, em dezeseis catures, e em verem o cabo do Estreito do mar Roxo com tamanha offensa do Grão-Turco».

N'esta viagem tinha D. Alvaro de Castro recebido em Toro as honras de cavalleiro. Aureos tempos eram estes de gloria; a tão longe chegára o braço e o esplendor da cavallaria.

Em 1543 soffria a praça de Diu o segundo cerco das forças de Cambaya e do Sultão. Coje Çofar, Rumecão e outros soldados aguerridos, a quem não faltava valor e disciplina, e o auxilio de venezianos e slavos praticos na milicia, tinham quasi arrazados os muros da fortaleza, e tão aspero era o as-

sedio, e tão espantosos os assaltos a que podiamos oppor fraco presidio, que já o mouro convidava os principes da India para assistirem ao ultimo assalto e á victoria, e mandava edificar nova cidade de custosa fabrica, para celebrar as honras do triumpho. Defendia valorosamente D. João de Mascarenhas tão pesado cerco, porém como via a guerra contingente, e os defensores já raros, doentes e abatidos, mandou a Goa ao governador com solicitas rasões a implorar soccorro.

O vigario João Coelho foi n'um catur a despeito do inverno que já rugia embravecido, e D. João de Castro com todo o poder do estado, não tardou a libertar a praça e a lavar no sangue de inimigos a affronta recebida.

Galé.— A segunda metade do seculo XVI, e principio do XVII foi o periodo brilhante das galés. Navios longos, mais de remos do que de véla formaram a marinha propriamente de guerra, e no Mediterraneo feriram os combates que lhe deram importancia. Dividiam-se em *galés sutis e galés grossas,* differindo na relação do comprimento para a bôca e tonelagem. Nas *sutis* tinham as de Genova proximamente $^1/_9$, e as *grossas* $^1/_8$, segundo leio n'um contrato de 1454 entre Benedetto Pirio, e Ampegino de Staghieno, e apresentado por de Albertis no seu estudo *Arte de navigatione al tempo di Colombo.*

Necessitavam de grande numero de remadores, e ainda a nossos dias chegou o echo das miserias da chusma das galés, quando para armar muitos barcos tiveram de acorrentar ao banco prisioneiros e captivos. Degradar para as galés foi pena dos codigos de justiça. Ainda vimos presos acorrentados cumprindo trabalhos publicos, todos lhe chamavam galés, e a galé já não existia ha muito tempo. Galé tambem significou prisão. O pateo da galé no arsenal era o presidio d'aquelles desgraçados, triste nome que recordava as miserias da chusma dos remeiros.

Pelas táboas do *Roteiro de Goa a Diu* de D. João de Castro, e das *de alguns logares da costa da India* existentes na bibliotheca da Universidade, e que parecem do mesmo auctor,

pelos desenhos das *Lendas* de Corrêa podemos fazer juizo do que fossem as nossas galés no oriente. Não têem os primores das galés de André Doria e Barbarigo, são armas para a guerra e como taes rijamente construidas. A galé na India era de vinte e cinco a trinta remos por banda com tres homens a cada um.

Armadas todas de esporão ao extremo do longo e afilado beque, o tendal de ré onde vae a signa do capitão é sempre adornado de vistoso toldo pintado com a cruz de Christo, ou com a esphera armillar de D. Manuel. As côres predominantes são a verde, vermelha e amarella, que tambem abundam nos pendões e galhardetes.

A *sutil* tem a meio um só mastro latino, e ás vezes á proa um pequeno mastro com véla de pendão. As *grossas* são de tres mastros latinos, mas as mais vulgares têem o de proa quasi na roda, de pouca guinda e com véla de pendão. Em combate o panno ferrava, e as vergas íam aos *palanques*, isto é, arriavam a ficar horisontaes. Nas vélas trazem pintadas as insignias da ordem a que pertencem.

As nossas *galés bastardas* partilhavam do apparelho redondo e do latino. Creio que mais propriamente assim se chamaria a que largava á proa um traquete de gavea por cima do redondo ferrando na gavea como na *caravella redonda* cuja armação do mastro era similhante.

Ha um magnifico desenho de uma *galé bastarda* apavezada no já citado mappa de Coimbra.

Ácerca da galé Aubin diz o seguinte: «é um navio de pequena tonelagem e que navega á véla e remo. Tem em geral 20 a 25 toezas de comprimento, 3 de bôca, e 1 de pontal. Têem dois mastros e duas vélas latinas. É artilhado com cinco peças a saber: duas bastardas, duas de pouco calibre, e uma de caça, que atira por cima do esporão com bala de 33 a 34 libras. Póde arriar os mastros. As galés navegam quasi sempre terra a terra. Têem de vinte e cinco a trinta bancos, a cada um dos quaes cinco a seis remeiros.

«Dividem-se em *sutis* ou ligeiras, e *bastardas* ou communs.

«Á medida de que em Provença se servem para construir

galés se chama *gouéés*, cada uma de 3 palmos, cada um de 9 pollegadas.

«A galé é de 68 *gouéés* de comprimento, ou 22 toezas, bôca 3 toezas e $1^t,5$ de pontal.

«Nas guerras da Hollanda e Hespanha usaram-se galés que podiam levar cem homens.

«A galé *sutil* tem a popa estreita e aguda, e é construida á antiga; a *bastarda* muito usada em França, tem a popa de painel.

«*Galé real* é a principal do reino, onde vae o estandarte do rei.»

Galiota.— Pouco differia da galé. Era de mais modestas dimensões, nunca excedia a vinte remos por banda, e todos para um só remeiro. Ligeirissima vogando a remos, podia auxiliar a marcha usando um ou dois mastros latinos. Foi da predileção dos piratas berberescos.

Ainda n'este seculo os *chavecos* argelinos e as *escapadias* de mouros davam idéa do que fôra no Mediterraneo a marinha de remos e latinos.

Brigantim.— Figura um na batalha naval dos rumes, commandado por João da Nova. Destinado a levar ordens aos navios bem demonstra ser ligeiro. Era uma especie de pequeno aviso de esquadra de fraca tonelagem, armando dois mastros latinos, e vogando ao impulso de sete a oito remos a cada bordo. Muito parecido com a galé, $\frac{1}{6}$ parece ter sido a relação entre as duas principaes dimensões.

Galeaça.— «Navio que navega á véla e remos. Arma tres mastros latinos, os quaes não podem arriar como na galé. A galeaça é o maior de todos os navios de remo. Tem trinta e dois bancos com seis a sete forçados a cada remo. Tem á proa tres baterias, na de baixo duas peças de 35 libras de bala, a

segunda duas peças de 24, e a terceira duas de 10. Na popa tem duas baterias de tres peças por banda, e cada peça de 18. Estes navios igualam os maiores que andam no mar, e podem trazer mil e duzentos homens, e bem lhe podemos chamar verdadeiras fortalezas. É d'elles que depende a sorte das batalhas, e por isso as de Veneza eram commandadas por fidalgos, que juravam não fugir de vinte e cinco galés inimigas. Em quanto uma peça atira vae a outra á bateria, para o que ha muitas rodas, e cadernaes alliviando o trabalho aos tripulantes».

Taforêa.—É este o nome da nau destinada ao transporte de cavallos. Apparelhada como as naus redondas, talvez fosse de mais chão de caverna, e de divisões internas differentes para a arrumação do gado que transportava. É vulgar durante as guerras das praças de Africa mauritana, e até me consta de uma ter porta pela popa de onde armava uma ponte de 30 braças para terra, pela qual saíam vinte cavalleiros de ponto em branco promptos a quebrar lanças contra os infieis. Pelo que se vê não é um mytho a cavallaria de marinha, e parece que prestava bom serviço.

A mais notavel expedição a que as vejo destinadas, é a projectada pelo grande Affonso de Albuquerque. Os *Commendarios,* parte IV, capitulo VII dizem: «determinava levar quatrocentos cavallos em *taforêas* e desembarcar no porto de Liumbo, e correr a casa de Meca, e roubar todos os thesouros que havia n'ella, que eram muitos, e o corpo do seu mau propheta, e com elle se resgatar a Santa Casa de Jerusalem, empreza que se podia fazer a salvo, porque quando no Cairo se soubesse da entrada em Midina, já a nossa gente era tornada a Liumbo e embarcada».

Galeão.—Quando a nau cresceu de tonelagem para trazer ao reino grande carga; quando a tactica naval requereu augmentar o numero de peças em bateria no costado, foi por essa epocha que appareceu o galeão. Era quasi sempre de duas

cobertas, e armado á proa de esporão differente do da galé, porque saía á altura do convez, mais saliente de que o beque, o qual era o prolongamento do castello. Variava o galeão desde os 100 toneis como o *Piedade* até aos 1:000, como foi o *S. João Baptista* o *Botafogo*.

Os de menor tonelagem apparelhavam como as naus, os maiores traziam quatro mastros, os dois de vante redondos, e os de ré latinos.

Tendo crescido a mastreação não havia antenas que dessem os mastros inteiriços; assim appareceram os mastaréus de gavea e de joanete, passaram os traquetes de gavea a ser gaveas, e panno de reger, e já em alguns se vê verga de joanete, principalmente no mastro grande.

O mastro da mesena tinha *gaf-top* de verga. Era uma véla latina parecida com a que no mastro se enfunava. A contra mesena ía caçar ao botoló. Á proa havia gurupez e cevadeira.

Galeão foi nome generico dos navios que os hespanhoes mandavam ás Indias occidentaes, sendo notavel entre todos o galeão de Acapulco pelas riquissimas cargas que trazia. Em Portugal tambem assim se chamou á grande nau da carreira da India, mas mais propriamente designava a nau grossa fortemente artilhada e construida para a guerra.

Já em 1531 encontrâmos o *S. Matheus* de vinte e duas peças, como capitania da frota de Nuno da Cunha, bombardeando Diu, depois muitos outros na jornada de Tunis, na armada de D. Alvaro, e doze dos maiores, de que era capitania *S. Diniz,* com que a 17 de outubro de 1546 D. João de Castro largou de Goa em soccorro a Diu. Na Invencivel Armada ainda figuraram os galeões portuguezes, e o *S. Martinho,* e o *S. Matheus* eram dos melhores que andavam sobre as ondas. Resto de tamanho poder só salvámos o *S. Thiago* do commando de D. Manuel de Menezes, o melhor official de marinha d'esse tempo.

Carraca.— Encontro esta palavra na carta da Villa do Infante de 19 de setembro de 1460, dizendo: «que ao cabo de Sagres

vinham e vêem muitas *carracas* e outros navios pousar por não acharem tempo de viagem» o que me leva a crer, se referia a navios de commercio, que por não poderem com a nortada montar o cabo de S. Vicente, fundeavam na bahia á espera de abonançar o vento.

N'um livro de 1792 leio o seguinte ácerca da carraca: «É o nome dado pelos portuguezes ás naus que mandam ao Brazil, e Indias orientaes. São os maiores navios redondos, com muito amassamento nas obras mortas, e alguns de sete e oito pavimentos podendo levar até dois mil homens. Agora já quasi ninguem as usa, mas tempos houve em que serviram para a guerra, e para a carga.

«Fizeram-se carracas de 2:000 toneis, isto é, de 4.000:000 de libras. Os cavalleiros de Rhodes tambem as tiveram na sua marinha. Têem os portuguezes por costume nas carracas que voltam da India queimar a lancha em Santa Helena, para que a equipagem perca a esperança de abandonar o navio em caso de mau tempo.»

A carraca era de pouco pontal, e de balanço perigoso, facil de se virar, como aconteceu a uma na Aguada, que foi para o fundo ao largar panno. Não pensaram nas leis da estabilidade, e tendo arrumado por cima a carga de mais peso, como consequencia natural virou os mastros para o fundo.

Sendo consideravel o serviço que da marinha se requeria, na vastissima area por onde se desenvolvia o commercio e o dominio portuguez, de grande poder de barcos careciamos para satisfazer cabalmente a variadissimas commissões. Assim não deve causar surpreza a facilidade com que se aclimavam os nossos marinheiros e soldados a utilisar as embarcações indigenas. A rasão principal era a necessidade, por serem poucas as naus do reino, e as galés da marinha militar.

Um alteroso *junco* auxiliou Albuquerque na tomada da ponte de Malaca, n'um outro aportaram Antonio da Motta, Peixoto, e Zeimoto ao Japão. Os *gelves* e *terradas* do mar Roxo e Sino Persico pelejam nas guerras contra Ormuz. Os *patamarins* do

Industão, os *paraós* do Malabar tambem serviram a altos feitos, e até á modesta *galveta* de Baçaim deu Antonio Moniz carta de nobreza.

Os navios do fim do seculo XV e XVI dizem os chronistas: «eram de pessimo governo, lentos e pesados na manobra, quasi semi-cylindros por baixo, de excessivo balancear, e de pouca segurança». Com o correr do tempo, e á custa da experiencia propria, pouco a pouco se foram modificando; porém, como é natural, não chegaram a ser perfeitos. A nossa historia maritima está cheia de narrativas de naufragios. São elles devidos pela maior parte ao emprego de navios velhos em viagens longas, á cubiça de ganhar fazendo as embarcações mais baratas e peor seguras, e ao abuso da sobrecarga como querendo n'uma só campanha auferir lucros abundantes, correndo o risco de perda completa. Foi o que aconteceu; e é vulgar ler, terem os capitães de arrasar o castello, picar os mastros, alijar a carga para resistir á tempestade. Ao findar o seculo XVI rara era a nau da India que podia com mais de duas viagens, em quanto as antigas tinham feito dez e doze. Para obviar a tanto mal, em 1570 determinou D. Sebastião que as naus da carreira da Asia não fossem superiores a 450 toneladas, mas sophismaram o regimento, e não podendo augmentar a capacidade do porão, cresceram o numero dos pavimentos.

Por isso quando appareceram na India os hollandezes e inglezes a disputar o nosso imperio, os nossos galeões estavam atrazados quasi um seculo em construcção, tactica naval e apparelho. Se tinham servido para combater os do seu tempo, os patamarins e naus dos malabares, agora era justo que fossem adormecer á sombra dos muros das fortalezas, e serem substituidos por novas construcções.

O patacho inglez, maravilha do tempo porque andava de bolina, foi um dos nossos inimigos poderoso.

Era, porém, ainda rijo o pulso dos soldados portuguezes, e em portiados combates haviam de luctar e salvar para a pa-

tria, larga partilha do immenso patrimonio, que para ella tinha conquistado o esforço dos nossos marinheiros.

Taes foram os meios materiaes com que emprehendemos e levámos a cabo a epopêa mais illustre, que se tem escripto nos modernos tempos. Uma nação pobre e esquecida nas ribas do mar occidental, á força de valor, patriotismo, e persistencia ascendeu a um dos primeiros logares entre as nações do mundo, e com a sua obra portentosa a bem da civilisação e da sciencia torna-se conhecida e celebrada.

Se com o decorrer dos annos, alquebradas e apodrecidas foram desapparecendo as naus com que tinhamos descoberto o mundo; se os naufragios, os corsarios, e os rivaes foram abalando a nossa influencia entre os povos mais remotos; se os proventos do commercio passaram a mãos de nações mais reflectidas; se da gigantesca obra de outras eras só resta, como dizem, a memoria e o echo das façanhas assombrosas; injusto é decerto quem desprezar as honradas tradições que nos legaram aquelles heroicos paladinos; quem assoberbado pelas luctas do presente não vir no que resta d'esse passado inimitavel, um raio de esperança animando um futuro mais feliz.

Ao recordar a marinha portugueza do seculo XVI, a par com a saudade d'aquelles velhos tempos em que adquiriu tamanho esplendor, retempera-se o espirito para a lucta, acredita-se que Portugal ainda voltará a ser rico e poderoso.

Vamos dizer algumas palavras ácerca do armamento dos navios e dos tripulantes. Na tomada de Ceuta os navios serviram apenas como meio de transporte. O armamento dos soldados era insufficiente, abundando ainda o *loregão* e o *camizote,* que começava a ser substituido pelo *jaque* dos archeiros inglezes. O *bacinete de camal* e a *barbuda* do reinado de D. Fernando appareciam, bem como o *capuz de mangas* e a *almofreixa*. O capuz de voltas, especie de turbante, era o predilecto da peonagem, e o *chapeu de armas*, ou *chapeu de ferro*

só algum fidalgo o possuia. Diz Azurara: que junto com o *camal* e o *arnez,* era o *chapeu de ferro* o armamento defensivo do Infante D. Henrique durante o ataque da cidade. O *chapeu de ferro* era imitação do chapeu braguez, com a aba derrubada, e alguns tinham conchas de ferro para defeza das orelhas, e um vergalhão recurvado para o rosto.

Sobre a armadura vestiam os cavalleiros as *jorneas* ou *sobre-cotas* de seda com seus brazões bordados, e de burel branco com a cruz da ordem, os freires militares. Existe em Guimarães uma *jornea* que foi do mestre de Aviz, e de *sobre-cota* está vestida a estatua do Infante no portal da egreja de Belem.

Na Batalha ha um *elmo de postigo* que foi de D. João I. É de torneio ou de assedio, de descansar nos hombros resguardando o capacete, taes são as suas avantajadas proporções.

O pique, o chuço, os variados ferros de lavoura, a funda, a bésta de polé, a frecha arremessada pelo comprido arco dos archeiros, tal era o armamento principal da soldadesca. A espada era privilegio dos nobres cavalleiros.

Azurara, na *Conquista de Ceuta,* falla no béstão, especie de *balista* para o ataque das muralhas. O pavez e o escudo entrava no armamento defensivo.

É notavel a influencia ingleza no armamento portuguez, o o que não deve admirar. Os inglezes vieram como alliados de D. Fernando tomar parte nas guerras com Castella, e deixaram de si larga memoria. João de Ghaunt tambem os trouxe, e o seu armamento foi adoptado pelos bésteiros.

No seculo XVI é mais sensivel a influencia dos mestres armeiros allemães, mas em Portugal não se vulgarisou muito a armadura completa, talvez devido á excessiva temperatura das regiões onde iamos combater, e ao alto preço que custava. Ahi por 1530 usa-se a *cellada de ferro* italiana, de que dá idéa o chapeu, *sueste,* do nosso marinheiro. Depois adaptaram-lhe o *barbote* e *gorjal,* completando a ligação do capacete e do arnez. D. João II armou com *brigantinas* a sua guarda, e esta cota de armas é uma serie de escamas de ferro assentes sobre um forro acolxoado, ficando para fóra os botões dos parafusos. É o *laudel* de que fallam os chronistas.

Ouçamos Gaspar Corrêa quando nos descreve o formoso grupo de cavalleiros que vão com D. Estevam á empreza de Suez: «O governador se armou em uma coira de laminas postas em brocado de peso, e na cinta uma rica espada, e na cabeça uma cellada coberta de veludo cremesin guarnecida de oiro, e de um lavor de esmalte, e em cima uma rosa com muita argentaria de ouro, e na testa uma rica medalha com um formoso rubi e diamantes derredor de muito preço, com uma penna branca com argentaria, com o que em tudo ficou gentil armado. A gente ia armada com tanta riqueza e louçainha que era toda a frol da India».

Depois que se aperfeiçoaram as armas de fogo, decaíu rapidamente a armadura. Augmentando a velocidade do projectil, foi subindo a resistencia e o peso do arnez, a ponto de ser impossivel ao soldado combater. Almeida levou á Asia os espingardeiros e alterou a tactica dos combates. No começo da conquista o valor pessoal, e o vigor do braço desempenhou o papel mais decisivo nas batalhas. O general, alem de tactico, tinha de combater, para merecer creditos de soldado. Tão afferrado era este sentir entre os portuguezes, que o proprio Albuquerque, Castro e outros celebres capitães não se limitam a mandar e a animar os esquadrões. De espada em punho distribuindo valentes cutiladas, os vemos em recontros porfiados, e os soldados seguindo-lhe o exemplo e as bandeiras, abrirem as portas á victoria.

A respeito de espingardeiros achei nas *Lendas* uma noticia interessante. Em 1536, nos combates em redor de Goa, os soldados de D. João Pereira «tiravam dextramente porque levavam as cargas das espingardas em canudinhos, polvora e pelouro que tudo carregavam».

Nos combates navaes preferimos sempre a abordagem ao tiroteio. É que o animo do povo meridional, prestando-se aos enthusiasmos e riscos do combate corpo a corpo, não tem em alto grau a fleugma de esperar a morte friamente, aguardando o pelouro que de longe o deve derribar. Nas luctas de Sur-

rate com os patachos e naus dos inglezes mais frizante se tornou esta feição.

Dizem ser Gil Eannes o primeiro que levou a bordo artilheria. Alguns *trons* e *engenhos* que de pouco serviriam. Depois vulgarisou-se o seu emprego. D. João II mandou guarnecer as caravelas com tiros grossos, e em Setubal experimentou os tiros razantes para a defeza do porto.

Fôra o *morteiro* o primitivo invento, improprio para bordo; seguiu-se a *bombarda* em reparo fixo, depois em reparo movel, e quando appareceu a peça de munhões, podendo apontar em todos os sentidos, resolveu-se um dos grandes problemas da balistica. Todos de carregar com *camaras* pela culatra, os nossos primeiros *tiros* foram comprados a inglezes ou allemães. Fabricaram-se mais tarde, de varios systemas, nos arsenaes e fundições do reino, empregando ora o ferro, ora o bronze, para as peças de marinha.

Os navios de remo traziam artilheria á proa, e os de véla no costado. D'aqui a differença no modo de combater, as enormes modificações da galé ao galeão. As peças reforçadas, meios canhões, espheras, columbrinas guarneciam as amuradas, armando os castellos os berços, aguias, sacres e falções. Os falconetes, bombardas, passa-volantes e pedreiros eram o armamento mais vulgar. Atiravam bala de ferro ou chumbo, e as roqueiras pelouro de pedra.

Augusto Demmin diz: «Serpentinas, columbrinas, meias columbrinas, falções, falconetes, passa-volantes, basiliscos, espiraes, bombardas são nomes mais ou menos vagos, pelos quaes se designam as mesmas especies de canhões em localidades differentes».

Em 1440 Hartmann de Nuremberg inventou a *scala librorum*, para avaliação dos calibres. Quasi passado um seculo Jorge Lofler, fundidor de Carlos V, fez adoptar os calibres 6, 12, 24, 40. A 1536 referem os auctores o emprego das granadas explosivas; pouco depois já encontrâmos os panellas de polvora na defeza das praças de alem mar.

Muitissimo haveria a dizer da peça de carregar pela bôca e seu emprego, bem assim das armas de fogo portateis, mas ficaremos por aqui com este leve esboço, porque a ser desenvolvido requeria só para si um livro especial.

O que foi feito de tantos armamentos? Nem nos arsenaes nem nos museus se encastella um tropheu guerreiro recordando memorias dos aureos tempos da marinha. Nem uma armadura cinzelada, nem uma espada, uma bandeira se conservou como reliquia preciosa. Onde estão os restos da armaria do paço manuelino, de que os estrangeiros nos contam maravilhas? Tudo se perdeu com a independencia; trocaram-se os ideaes de gloria pelos lucros que podiam valer as collecções. Passaram a mãos de estranhos, que as veneram como proprias, sem já lhes lembrarem as feridas abertas pelos portuguezes.

Alguma cousa poderia dizer ácerca da defeza dos navios, *barcas bandadas, pavezes, arrombadas,* forro de coiro nos costados, mas não chega o tempo para tanto. No combate em terra tambem poderiamos affirmar o impeto do desembarque, o valor na investida, e até as incriveis crueldades que assignalavam a guerra n'esse tempo. Após a confissão geral para perdoar os crimes, seguiam-se os horrores da escala franca, estimulo que levava muitos soldados ao combate. E não se imagine ir n'este contraste qualquer censura. Eram as idéas do tempo, e como taes havemos de avaliar aquelles factos. O matar e roubar mouros e gentios era obra meritoria. Depois é que se inventaram as phrases philantropicas, para algumas nações fazerem o mesmo que fizemos, mas á sombra de bandeira differente.

A fortaleza, a egreja, a feitoria representam o nosso systema colonial. Ganhava o soldado o terreno com a espada, depois o missionario iria civilisar o povo com a cruz. Seguia-se o mercador estabelecendo a ligação de interesses. Civilisavamos trazendo ao nosso gremio os gentios convertidos.

Hoje para os conquistadores o systema é bem diverso. Primeiro o missionario, depois o traficante ou o mineiro, por fim

o soldado para guardar e encorporar no grande imperio a nova colonia, que a astucia, o tempo e o dinheiro conseguiram.

Dizem que combatiamos vestidos de ferro contra povos indefesos. Acaso os zulos, maoris, indios, arabes e dahomeanos possuirão o terrivel material de guerra, com que hoje são aniquilados pelos civilisados europeus?

Terrivel é sempre a guerra, e na India foi sempre de exterminio.

Luctámos e vencemos corajosamente, e até contra armas superiores.

Quando Soleimão nos quiz expulsar do Oriente, vejamos de que poder nós fomos vencedores.

«A armada toda junta foram quinze galés bastardas, que todas atiravam por proa um basalisco e duas peças grossas, e por pôpa dois meios camellos, e por cada banda quatro roqueiras de ferro, de camara, e nas coxias tres falcões em peões. Eram mais quarenta galés reaes; as nove sotys, que todas atiravam por proa tres camellos, e roqueiras por pôpa e falcões; todas estas galés de vinte e cinco bancos, que do mastro á pôpa remavam com tres remos, e d'avante remavam dois por banco; toda a artilharia grossa atirava com pelouros de ferro coado, que toda era de metal, e as roqueiras de ferro tiravam pelouros de pedra. Eram mais seis galeotas, que atiravam por proa falcões e roqueiras, pouca artilharia, porque eram muito sotys, que se fizeram em Moca. Eram mais os cinco galeões, de quatro mastros cada um; mezena e contramezena e tres gaveas, cada um com quatro tiros grossos por banda, e por cima vinte falcões que atiravam pedra: navios perigosos de navegar, porque eram de pouco fundo e sem quilha. E as cinco albetoças, de tres mastros e gaveas, atiravam por proa e pelas bandas quatro peças grossas e seis falcões pedreiros; e as fustas de Cambaya com roqueiras por proa e seis berços pelas bandas, e os dois bargantis de quinze bancos, muito sotys, cada um com quatro falcões. Nas seis naus dos mantimentos iam carregadas ao lastro muita d'esta artilharia, e nas galés bastardas abatidos os basaliscos. Assim que toda a armada foram oitenta e cinco vélas em que passavam quatrocentas peças

grossas; e n'esta armada seis mil homens de guerra; e passante de dez mil remeiros e marinheiros que todos pelejariam quando cumprisse. Os soldados armados de laudeis de laminas e saias de malha, espadas compridas e largas, traçados, cofos, machadinhas, maças de ferro, zagunchos compridos, e todos archeiros de arcos troquiscos, de que são grandes atiradores; e muitos de arcabuzes e espingardões, de que eram mal dextros no atirar, que em quanto atirassem um tiro o nosso espingardeiro atiraria dois ou tres. Os bombardeiros mui sabidos no atirar e mestres em artificios de fogo; os soldados turcos de pannos vermelhos, carapuções vermelhos de guedelha e plumas de cores, calções de pannos de cores, e sapatos, meias, calças, ceroulas, saios, biscainhos curtos com mangas até ao cotovelo. Havia mil e quinhentos christãos entre os remeiros, de muitas nações, captivos por levante e poente, e muito tempo captivos. Vinha um capitão de dez galés, veneziano, chamado myce Francisco, que vencia ordenado do turco de sua vontade, porque era um grande homem da guerra de galés; trazia em sua companhia oitocentos christãos de diversas nações, que ganhavam soldo com elle. Havia n'armada um almirante em uma galé bastarda, que no tendal trazia uma grande bandeira turca de tafetá vermelho e todas as galés bastardas traziam estas bandeiras, senão a do almirante andava uma braça mais alta. Os mareantes mal destros em virar a véla em que se detinham meia hora; os tendaes das galés lavrados de macenaria e marchetos e forrados por dentro de pannos pintados e os tendaes em peças levadiças, mui destros de tirar e tornar a armar; vélas louçãs quarteadas de pannos de côres. Era homem de sessenta annos muito bem disposto e muito mal assombrado e surdo. Todas estas miudezas soube de um christão remeiro, que ficou em Diu fugido das galés, e depois que a fortaleza esteve em paz se tornou para a fortaleza.»

Lançam-nos em rosto a miseria e indisciplina dos soldados. Attendendo de perto, mais são para admirar os grandes feitos.

Sem soldo, roto, mal armado, tendo por perspectiva o hospital, ou a esmola á portaria do convento quando ficava mal ferido ou aleijado, o soldado do tempo da conquista raro recebia o magro pret, que o não tivesse ganho com o sangue. Se lembram alguns exemplos de revolta sobram de mais os de heroismo.

Para definir o caracter portuguez no seculo XVI basta a resposta de Almeida ao saber da morte do filho querido. Ao capitão que lhe traz a nova da derrota de Chaul, ordena que salve á fortaleza que é de el-rei, e não do pae do morto, e na vingança da morte do filho parece querer beber o sangue do oriente.

D. João de Castro offerece igual exemplo. Perde o filho D. Fernando abrazado no baluarte da mina, e ao saber da morte nem o rosto se contrahe, nem as lagrimas correm apressadas, e piedoso dá graças ao Altissimo, porque ainda está por el-rei a fortaleza.

Quaes foram para Portugal as vantagens dos descobrimentos e conquistas?

Alexandre Herculano, o grande pensador, no seu opusculo *Cogitações soltas de um homem obscuro*, formula claramente a sua opinião a tal respeito. Enthusiasta pelos primeiros tempos da monarchia, e sobretudo pelas suas instituições municipaes, demonstra que Portugal, apesar de pequeno e fraco de origem, soube constituir-se com condições de vida e resistencia superiores.

A conquista de Africa era uma aspiração nacional resultado dos odios de raça e de crença. Ceuta, a primeira invasão dos christãos na Mauritania, é um facto logico, é a desforra da batalha junto ao Chryssus. Arzilla, Alcacer, Tanger e outras victorias são a continuação do mesmo raciocinio. Crear em alem-mar um novo imperio, continuação da terra portugueza, era uma empreza justa e grandiosa. Traduzia o sentir do povo que queria engrandecer-se, e Affonso V acclamando-se rei de Portugal e dos Algarves, d'aquem e d'alem mar em Africa, cumpria o pensamento nacional.

No reinado de D. João II já a politica variára: «a da idade media era em tudo religiosamente historica; a do renascimento era em tudo hypocritamente revolucionaria.»

«Mas o que é esse periodo intermediario? É o estabelecimento da monarchia absoluta sobre as ruinas da monarchia liberal da idade media. É a epocha dos descobrimentos e conquistas.»

Para a realisação da nova idéa foi necessario empregar esforços sobrehumanos. Quizemos dominar o mundo, e a seiva da arvore social exhaurira-se em empreza tão ousada. A Asia e a America perderam-nos, o ferro de Africa tinha envelhecido, perdera-se o amor á terra natal, o odio ao jugo estranho, pelos palmares da India, e pelas auriferas minas das terras de Santa Cruz ficára adormecido o indomavel caracter portuguez. Por isso quando um rei moço e valoroso quiz tentar abraçar-se á tradição mediaval, encontrou em Alcacerquibir a derrota e a morte.

Descendente de reis cavalleiros, D. Sebastião sonhára a victoria e o triumpho. Malfadado mancebo, desconheceu o meio em que vivia, e com a vida pagou a desventura.

Perdeu-se muito, soffremos asperrimo captiveiro, mas nos infortunios da patria retemperou-se o amor da antiga independencia, e para isso contribuiu a extensão a que anteriormente tinha chegado o nome e a fama portugueza. Restos de antigo poderio ainda hoje as vastissimas colonias, herança legada pelos navegantes e conquistadores, são argumento valioso para a conservação da independencia e liberdade. Na conservação e defeza d'esse patrimonio affirma a nação a sua vitalidade e uma das rasões de permanecer autonoma entre as nações da Europa, que lhe ambicionam a partilha.

Herdeira de antigas tradições, a corporação da Armada fez sua a divisa do Infante D. Henrique.

Nos mastros das galés da expedição a Ceuta ondeavam ao sopro do vento os pendões do Infante. Quarteados de preto, verde e branco, sobre elles scintillava bordada a oiro a letra *Talant de bien faire,* que a Armada soube sempre traduzir: talante, vontade firme e energica de bem saber cumprir o seu dever.

Quereis exemplos de valor e de sciencia como de discipulos de Sagres, os mais dilectos? Eil-os: lá vão de Angola á contra-costa, e em outras emprezas, devassando o interior do continente mysterioso. Em arriscadas pelejas contra mouros e gentios, luctam com incrivel valor os nossos camaradas em defeza da Guiné e Moçambique, e quando alguma nação poderosa n'essas longinquas aguas nos quer impor a sua vontade omnipotente, lá encontrareis a pequena canhoneira expondo-se arrojadamente a ir para o fundo, em honra da bandeira nacional. Se buscaes viagens que demonstrem a coragem e a pericia dos tripulantes, a par da fusta de Diogo Pereira podem singrar denodadas o *Sena,* e *Tete,* a *Guiné,* e os nossos torpedeiros atrevidos. E para que nada falte n'este côro de louvores, se quereis em lucta todos os sentimentos philanthropicos, que adornam o coração do marinheiro, expondo a vida para salvar a do seu similhante dos perigos e parceis do oceano, attendei ao pequeno bote da *Zarco*, que lá vae alagado pelas ondas roubar á morte os tripulantes de um navio encalhado n'um dos bancos do Rio da Prata, e batido pela furia do pampeiro.

Todos esses valentes são officiaes e marinheiros da corporação da Armada, todos sabem comprehender essa divisa do infante, para nós de tanto affecto, *Talant de bien faire,* bem servir e honrar o seu paiz.

O Porto, em marmoreo pedestal, ornado com os primores da arte, do genio e do talento, vae erguer a estatua do grandioso Infante D. Henrique. Honra, pois, a essa homenagem tão sincera e merecida.

Outro monumento ha, porém, que mais falla aos nossos cora-

ções de marinheiros, e satisfaz as honradas aspirações do povo portuguez, vibrantes de enthusiasmo e patriotismo.

Perfeitamente de accordo com a tradição historica, esse monumento dignissimo do Infante D. Henrique seria o engrandecimento da marinha portugueza.

Disse.